



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.03.08 No. 27 - 68

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
幹事会

〒144-0043

東京都大田区羽田5-11-4
フェニックスビル

TEL.03-5705-2770

FAX.03-5705-3274

2月18日 706便事故第24回公判 **詳報** その2

706 便機長に対する弁護・検察側尋問 (その1)

706便機長に対する第23回公判に於ける弁護側補充尋問及び検察側尋問の詳報です。

以下の内容は、機長組合の要約録取です。正式には、後日裁判所よりの公判記録を参照して下さい。

< 検察側尋問 >

➤ 機長の供述書について

検察官：前回公判で提出されている供述調書は貴方が作成したものか？

機長：そうだ。

検察官：これを作成した目的、経緯は何か？

機長：706 便の当日の飛行状況の説明と、その後に事故報告書の内容について研究した内容を説明したものだ。

検察官：供述書の 706 便事故の状況については、この裁判以前に作成したものか？

機長：質問の意味が分からない。

検察官：平成 13 年 3 月 15 日に作成した供述書は検察官に提出したものか？

機長：そうだ。

検察官：内容はどのようなものか？

機長：今回提出した供述書の前半部分とほぼ同じものだ。

検察官：それは飛行概要を書いたものか？

機長：そうだ。

検察官：（検察側証拠として裁判所に提出したもの）と同じか？

機長：そうだ。

➤ シートベルトについて

検察官：前回の公判で客室乗務員に対する 3 回目の指示の時に、前任客室乗務員から「客室に病人や異常はない。片付けは終わっている。シートベルトはいつ点いても大丈夫」との報告を受けたとのことだが、それで良いか？

機長：はい。

検察官：前任客室乗務員はこの法廷で、3 回目の指示に関して「機内サービスはほぼ終了した。



病人は発生していない」と、ルーティンの報告をしたと証言されたが、覚えているか？

機長：一言一句覚えていないが、そのような証言があったことは覚えている。

検察官：機内の片付けについて、「前任客室乗務員は終わっている（と報告した）」とあなたは言われたが、前任客室乗務員は「機内サービスは終わっているが、片付けは終わっていない」と言っていないが。

機長：検察官の言われる「片付け」とは何のことを言われているのか？私は最初に操縦席に来た客室乗務員から「片付けは終わっている」と聞いていたので、前任客室乗務員にも「片付けは終わっているか？」と質問した。

検察官：前任客室乗務員は「片付けは継続中」と言われている。

機長：私は 19 時 35 分に前任客室乗務員と話した時に、もし片付けが終わっていないのなら、片付けにあとどれだけ時間が必要だ、というリクエストがあるはずだが、そういうリクエストはなかった。降下の時間を指定し、48 分頃には揺れると言っているので、当然機内の片付けはそれに合わせているはずだ。そのように理解していた。

検察官：前任客室乗務員の言葉を聞き違えたことはないのか？

機長：それはない。

検察官：前任客室乗務員は片付けに関して、事実と反した嘘の報告をしたと言うことか？

機長：それは分からない。

検察官：あなたはシートベルトサインが点灯しても、客室乗務員が着席していないということを守っていたか？

機長：そういうことを見たことはあるが、そのように守ってはいない。

検察官：見ていたとは、認識していたことではないのか？

機長：ベルトサインが守られないようなことがあってはならないと考えていた。

検察官：前任客室乗務員が、「シートベルトに関しては OM (Operation Manual) と客室本部の業務指示に齟齬がある」と証言されたことを覚えているか？

機長：そういう証言があったことは記憶している。

検察官：OM と客室本部の指示に齟齬があるということは、事故当時知らなかったのか？

機長：今も齟齬があるとは思っていない。

検察官：事故当時も齟齬はなかったのか？

機長：もちろんそうだ。

検察官：あなたの供述書の資料「事故調査報告書に関わる意見書」に「実際に客室乗務員を律する規定は Cabin Attendant Manual その他の業務指示であり、その内容は Operations Manual の内容と齟齬しており、ベルトサインが点灯した際、直ちに着席する指示とはなっていない」と記載されているが、あなたは当時 OM と Cabin Attendant Manual に齟齬があることを認識されていたのではないか？

機長：706 便事故後、機長と客室乗務員とで安全に関する話し合いを持った。その時に客室乗務員から「別の指示と取れる実態がある」と聞かされた。(しかし、)起訴後に Cabin Attendant Manual を読んだが、ダブルスタンダードの記述は目にしていない。

検察官：最終報告書に対する意見書を書かれた当時は、齟齬があると思っていたが、現在は改め

た、ということか？

機長：当時は事故調査委員会にそういう実態があれば調査をして改めてほしい、ということで意見を言った。

検察官：当時もシートベルトサインの点灯を無視して業務しているという認識はなかったと言われるが、意見書に「機内の販売促進施策が客室本部で行われており、『エプロンランディング』などという言葉が使われるほどに、客室での作業は高密度化されており、ベルトサインを遵守できる状態ではないというのが実態である」と書かれている。「エプロンランディング」と言う言葉や、「シートベルトサインを遵守できる状況ではない」などからすると、意見書を書かれた当時はそういう認識であったということか？

機長：（事故後に）客室乗務員からそういう意見が上がったので、意見書に書いた。

検察官：エプロンランディングという言葉から、事故当時そういう業務が日常的に行われているという認識はなかったということか？

機長：なかった。

➤ Trend Vector の表示について

検察官：（10秒後の速度を指示する）Trend Vector の増速について、20ノットを超えて24、5ノットまで伸びたと言われたか？

機長：言った。

検察官：24、5ノットの基準はどこからか？

機長：質問の意味が分からない。

検察官：（Trend Vector は）現在の機速の10秒後の速度を示すのか？

機長：そうだ。

検察官：24、5ノットの増速ならTrend Vector の表示はどうなっているのか？

機長：現在速度+24、5ノットだ。

検察官：現在速度は？

機長：360ノット前後だ。

検察官：Trend Vector 速度は $360 + 24,5$ ノットで384、5ノットということか？

機長：そうだ。

検察官：（現日本航空運航技術部長の）小林証言390ノット位と一致しているのか？

機長：はい。

検察官：そういう表示は見たことがなかったのか？

機長：なかった。

検察官：他の人も見たことないのか？

機長：はい。

検察官：390ノットという数字は、起訴までどの文書にも見当たらないが。

機長：ないかもしれない。

検察官：当時の副操縦士やあなたが言わなかったということか？

機長：言わなかったのではなく、聞かれなかったからだ。

検察官：事故調には言わなかったのか？

機長：事故調には事故の詳細については一切聞かれなかった。

検察官：聞かれなかったから答えなかったのか？

機長：当然だ。

検察官：意図的に答えなかったのか？

機長：聞かれなかったからだ。

検察官：最終報告書に関する意見書に Trend Vector が伸びたことをなぜ書かなかったのか？

機長：それは、事故調には全ての操縦操作に関する聴取がないので、改めて聞いてほしいということを書いたが、そこに含まれている。

検察官：誰も見たことのないことを言えば良かったのではないか？ どうして言わなかったのか？

機長：事故の状況では、誰も見たことがないものが他にも沢山ある。Trend Vector だけ捉えるのは意味がない。

➤ Pitch Wheel の操作について

検察官：Pitch Wheel は 1 回操作すればモードは切り替わるはずだが、3 回操作したということか？

機長：そうだ。

検察官：3 回の操作について具体的に説明してほしい。

機長：Trend Vector が伸びた時に手を伸ばして 1 回操作した。Pitch Wheel の上にある Vertical Speed Indicator Window を確認したが（通常出るはずの）数字が出なかったのもう 1 回、2 回ほど、計 3 回ほど操作した。

検察官：3 回ほどというのは 3 回か 4 回か分からないということか？

機長：回数は数えていない。

検察官：右手は伸ばしたまま操作したのか。

機長：そうだ。

検察官：Pitch Wheel を操作したときに、20 ポンドの力が操縦桿に加わったと証言されたが、検察官に対しては別の説明をされたのではないか？

機長：覚えていない。

検察官：検事の調書には「操縦桿を握ることで 7~8 ポンドの力が加わっており、20 ポンドの力は、機首上げ後、いったん機首上げ側に少し動いた操縦桿が元の位置にに帰るときにかかったものだ」とあるが、今は考えを改めたということか？

機長：そうではない。両方の要素が複合的に絡み合っているということだ。

➤ スポイラーの操作について

検察官：スポイラーの展開について、弁護士から「スポイラーを 1/3 から Full に展開した時に、スポイラーのレバーをずっと握っていたのか？」との質問に対し、「スポイラーの展開はそんなに長くなく、5 から 10 秒程度で一時的なものなので手を添えていた」と答えられたが、間違いはないか？

機長：間違いはない。

検察官：一時的な減速とはどういうことか？

機長：一時的に設定速度を超えた時のような場合だ。

検察官：Vmo（運用限界速度）を超え、なお増速するような時も一時的か？

機長：もちろんそうだ。

検察官：5 から 10 秒という根拠は何か？

機長：一時的な速度の増加は長くない。向かい風が一時的に強くなったりする場合だが、体験的に 5 から 10 秒で元の速度に戻る。

検察官：5 から 10 秒で元に戻ると思っていたのか？

機長：はい。

検察官：減速効果が全く表れなかったのに続けたのか？

機長：効果が出ると思った。検察官は（事故調査報告書の前提に合わせるために）スポイラーを引いた後は右手を操縦桿に戻すべきであったとでも言いたいのか。

詳報その 3 へ続く